

Saab 9-5 BioPower SportCombi 2008–10

NEVS-brevet torsdag 28 februari

1. Ladda elbilen – ny film med råd om hur du laddar säkert
2. ”Jag är ett stort Tesla-fan – men är jättebesviken”
3. Nu väntas Tesla Model 3 rulla på gatorna i Sverige
4. 24 timmar med Tesla Model 3: Här är mina fem plus och två jobbiga minus
5. Testet avslöjar: Tesla knockar konkurrenterna
6. Bakläxa för de applösa elbilarna: "Det är under all kritik"
7. TV: Här är de hetaste nyheterna i bilvärlden
8. Hej då Mercedes SLC – här är Final Edition
9. Seat Minimó – spansk lösning för storstaden
10. Från koncept till bil: Toyota GT 86
11. ”Bärplockaren” – angloamerikansk formgivning i absolut världsklass
12. Volvo Museum visar specialutställning om 240
13. Provkörning av Volvo 245 Turbo
14. Grattis Talbot Matra Murena!

DAGENS INFRASTRUKTUR

1. Ladda elbilen – ny film med råd om hur du laddar säkert

Av bjornasplind | måndag 25 februari 2019 kl. 8:45

Inom de närmaste åren kommer det att lanseras mer än 100 olika modeller av laddbara bilar. I samband med det behöver Sverige öka antalet laddstationer och få till en säker laddning hemma. Det krävs ny teknik och kunskap för att möta omställningen.



Idag finns cirka 70 000 laddbara bilar i Sverige och bilbranschen ser en fortsatt stark utveckling för försäljning av elbilar och laddhybrider. Med ökat antal laddbara bilar kommer ny infrastruktur att behövas inte minst vad gäller laddning hemma.

Goda råd via film

Nu har Power Circle, MRF (Motorbranschens Riksförbund) och Bil Sweden tagit fram en informationsfilm i samarbete med elsäkerhetsverket. Filmen tar upp vad den som har en laddbar bil bör tänka på när man laddar hemma. Vilka risker bör du undvika? Vad är fördelen med att använda en laddbox vid laddning? Vad kan hända om du inte har laddbox?

– Räddningstjänsten rycker ut till drygt 150 bostadsbränder varje år som sker i elanläggningar. Stickproppen är nästan 100 år gammal och inte designad för höga laster under lång tid säger Mikael Carlson, teknisk expert vid Elsäkerhetsverket.

Laddbox rekommenderas

I filmen beskrivs laddboxars nyttor förutom säkerheten. De möjliggör att man kan ladda med högre effekt och använda alla tre faserna i huset. För uppkopplade boxar finns möjlighet att hänga på tjänster som ger mervärde – till exempel att mäta exakt hur belastningen ser ut, styra laddningen till natten eller anpassa uttaget till en tid då elpriset är lågt. Vissa laddboxar kan även balansera laddningen mot husets övriga belastning.

– Att ha en laddbox är inte bara en säker och smidig lösning. Det är en smart komponent som kan hjälpa dig att balansera ditt uttag på befintliga säkringar och öppnar samtidigt upp för snabbare laddning säger Daniel Kulin, sakkunnig e-mobility på Power Circle.

Se och lär av filmen om elbilsladdning:

SVENSKA DAGBLADET

2. ”Jag är ett stort Tesla-fan – men är jättebesviken”

Av Jonas Fröberg 2019-02-25

Proppen gick. Bilen slutade att ladda. När Lasse Larssons Tesla plötsligt gick sönder, kunde han inte ana hur många månader av mardröm som skulle följa. Och hur ansvarsfrågan kring laddare av elbilar är långtifrån glasklar.



Lasse Larsson

Det här hade kunnat vara historien om hur ett ödesdigert misstag kostade Teslaföraren Lasse Larsson stora belopp. Om hur han sovit dåligt och hamnat i limbo.

Men det kom att bli historien om hur allt från bilföretag till försäkringsbolag är vilsna när det gäller laddskador på elbilar. Och agerar först när Svenska Dagbladet ringer.

Vi tar det från början.

Sommarvärmen låg som en matta över Sverige. Kalendern visade juli 2018.

Teslaentusiasten Lasse Larsson var hemma hos vännen Björn Hoffman på Vendelsö utanför Stockholm. Han passade på att ladda sin Tesla från 2017 i vännens godkända laddbox.

– Jag laddade min Model S i hans laddbox som heter Wallbox Pulsar. Då fungerade allt som det skulle.

Men när hans vän därefter laddade sin egen Tesla Model S i samma laddbox slogs den andra fasen i husets proppskåp ut. Förenklat uttryckt: det gick en propp i huset.

– Det var jättekonstigt. Vi förstod inte vad som hänt, säger Lasse Larsson.

Inte heller när de åter försökte ladda Lasse Larssons Tesla fungerade det.

Och även när Lasse Larsson åkt hem med sin Tesla och försökt ladda sin bil i den egna laddboxen från Tesla var det omöjligt.

Dagen efter lämnades båda bilarna in till Teslas anläggning i Upplands Väsby. Då upptäcktes det att den så kallade ombordladdaren på Lasse Larssons bil var trasig.

Det skulle kosta runt 23 000 kronor.

Det var då mardrömmen inleddes.



Den blå laddsladden är ett slags universalsladd som ska man kunna koppla in i publika laddare. Den kallas även Typ 2-sladd i folkmun.

Han bär fortfarande sin svarta jacka med texten ”Tesla owner”, men är ledsen och sårad. Han är en hängiven Teslaköpare som kör mellan 3 500 och 4 000 mil om året – nu i sin andra Tesla Model S.

Han berättar om alla turerna.

– På Tesla sade man att det går inte på garantin eftersom det laddboxen i fråga var en tredjepartsanslutning. De hävdade att de inte hade något ansvar.

Allt kokar ner till en sak: många aktörer är inblandade när elbilar laddas. Men vem bär ansvaret när något går på tok?

Hans vän Björn Hoffmans försäkringsbolag betalade omedelbart reparationen som ett försäkringsärende. Men på Lasse Larssons försäkringsbolag Trygg-Hansa var det kalla handen. Där sade skaderegleraren i stället att det rörde sig om ett garantiåtagande för Tesla.

Lasse Larson hamnade i ett läge där ingen ville betala skadan. Han levde också i tron att laddboxen var felfri.

Därefter har ärendet varit öppet i ett halvår. Men när SvD nu ringer Trygg-Hansa ändrar de sig.

Stefan Brala är specialist på motorförsäkring på Trygg-Hansa.

– Anledningen till den första bedömningen var att det enligt underlagen från bilverkstaden var ett internt fel på bilens laddare. Eftersom försäkringen inte gäller för skada som ska ersättas av garantin hänvisade vi därför först till tillverkaren.

Men nu har ni ändrat er – varför det?

– Vi har nu fått ett förtydligande från Tesla att det inte rör sig om ett fabrikationsfel på bilens interna laddare utan att det är den externa laddstationen som orsakat felet på bilen. Och eftersom felet inte omfattas av garantin gäller försäkringen.



Lasse Larsson har varit ett Tesla-fan länge,
men den här gången blev han besviken.

Om en elbil går sönder av att laddas i en laddbox – är det biltillverkaren, laddboxtillverkaren eller försäkringsbolaget som ska stå för detta?

– Om en skada eller ett fel omfattas av försäkringen kan försäkringstagaren utnyttja sin försäkring som gäller med självrisk. Det är sedan upp till försäkringstagaren själv att återkräva kostnaden för självrisken av tredje part.

I detta fall kan det alltså vara Tesla – eller laddboxtillverkaren.

För hos importören av laddboxen, bolaget Eways, anser tekniske chefen Lars Eliasson att Teslan inte borde ha gått sönder trots att laddboxen hade ett fel. Han skickade den aktuella laddboxen till tillverkaren i Spanien, där man såg att det var fel på den.

Men han anser ändå att Teslan inte borde ha gått sönder.

– Det konstaterades förvisso att laddstationen var trasig, däremot vet man inte vad som orsakade att den gick sönder, det kan ha berott på bilens ombordladdare.

Hur då?

– Laddstationens relä var trasigt och skickade ut ström oavsett om någon bil laddade eller inte. Ett sådant fel kan uppstå och flera andra biltillverkare har skydd i sina bilar mot just det felet, men det har uppenbarligen inte Tesla.

Vem bör stå för kostnaden?

– Jag har svårt att svara på det, men felet på Teslas ombordladdare hade inte uppstått om de hade haft en inbyggd säkerhetsfunktion, säger Lars Eliasson på importören Eways.

Ärendet stannar inte där.

På Trygg-Hansa säger nu Stefan Brala att de kan komma att kräva Eways på ersättning.

– Trygg-Hansa har möjlighet att återkräva kostnaderna från den som ansvarar för laddboxen om det är visat att laddboxen orsakat skadan på bilen, säger han.



Den svarta Teslaladdaren kan man koppla in på vilket eluttag som helst som antingen är enfas eller trefas.

Kommer ni att driva ärendet mot laddboxtillverkaren?
– Det är för tidigt att säga.

Vad händer för elbilsägaren om ord står mot ord mellan biltillverkare och laddboxtillverkare?
– Det ska inte ha någon inverkan på kundernas försäkringsersättning, säger Stefan Brala på Trygg-Hansa.

På Tesla sade man alltså nej till att står för kostnaderna. Teslas kommunikationschef för Sverige, Danmark och Finland – Maria Lantz – väljer att inte kommentera denna artikel.

Lasse Larsson sover bättre på nätterna nu när han fått ersättning. Men förtroendet för Tesla har fått sig en törn.

Han återkommer till hur han blev bemött på Tesla som inte ville ersätta honom.

– Det står i Teslas instruktionsmanual att man kan ladda bilen på allmänna laddstationer, säger han och fortsätter:

– Men när jag pratade med Tesla i Upplands Väsby sade de nej till att ersätta med hänvisningen till en passus på sidan 169 i instruktionsmanualen.

Innebörden i den passusen var att garantin bara gäller om man laddar Teslabilar i Teslas egna laddare.

”Varning: Installation av icke-godkända delar och tillbehör eller utförande av ickegodkända modifieringar kan påverka prestanda hos Model S och säkerheten för personerna i bilen. Inga skador som uppstår på grund av användning eller montering av icke-godkända delar, eller av att icke-godkända modifieringar utförs, täcks av garantin.”

– Men att ladda bilen kan ju inte bedömas som att installera något i bilen, säger Lasse Larsson och fortsätter:

– Dessutom var Tesla noga med att påpeka när jag köpte min första bil att det går hur bra som helst att ladda på alla laddstationer som följer standarden som kallas Mode 3, Typ 2.

Tesla i Model S.

⚠ **Varning:** Installation av icke-godkända delar och tillbehör eller utförande av icke-godkända modifieringar kan påverka prestanda hos Model S och säkerheten för personerna i bilen. Inga skador som uppstår på grund av användning eller montering av icke-godkända delar, eller av att icke-godkända modifieringar utförs, täcks av garantin.

⚠ **Varning:** Tesla ansvarar inte för dödsfall, personskador eller skador som uppstår om du använder eller monterar icke-godkända tillbehör eller utför icke-godkända modifieringar.

Utdrag ur ”Tesla Model S ägarhandbok 2018.32 Augusti 2018”.

Är du mer försiktig innan du laddar i dag?
– I början var jag det, men ärligt talat kan jag inte vara det. Om jag bara ska ladda i Teslaladdare fungerar det inte. Jag kör mycket i inlandet och måste ladda i andra stationer.

Hur ser du på att saker hände först när du talat med SvD?
– Det är jättedåligt. Det ska inte behövas att man måste gå till media för en sak där det borde vara självklart mellan parterna vem som är ansvarig. Det här kan hämma elbilsutvecklingen och det är otroligt synd.

Trots allt som har hänt menar Lasse Larsson att han stödjer Tesla och inte kan tänka sig annat än att köra elbil.
– Jag har en mycket positiv upplevelse av Tesla. De gör alltid det lilla extra. Men här är jag besviken. Jag tycker det känns självklart att garantin ska gälla även på tredjepartsladdare. Som konsument hamnar man i ett ofantligt underläge.
Skadan skedde i juli. Då hade Lasse Larsson egen firma där bilen var hans tjänstebil. I dag är bilen tjänstebil på hans nya jobb.

LÄS ÄVEN

Tesla köper batteriföretag

Tesla sänke

Tesla köper batteriföretag

Tesla sänker priserna för andra gången i år

Brutalt uppvaknande om batterier: ”Europa öken”

3. Nu väntas Tesla Model 3 rulla på gatorna i Sverige

TT 2019-02-25 07:58

Leveranserna av den omtalade mindre elbilen Model 3 har börjat i Kina, lite tidigare än väntat, meddelar Tesla. Även i Europa har leveranserna börjat, och i veckan kan det vara Sveriges tur.



Men den amerikanska batteri- och biltillverkaren har eventuellt bråttom, med tanke på att Kinas tullar på bilimport höjs till 40 procent om inte Peking och Washington kommer överens om handeln snart. Presidenterna Xi Jinping och Donald Trump har utlyst en ”smekmånad” då inga tullar införs, men den löper ut vid månadsskiftet.

Teslas vd Elon Musk besökte Kina i januari, bland annat för att få fart på bygget av Teslas nästa fabrik, i Shanghai. Tills den är klar skeppas alla Teslabilar som säljs runtom i världen från fabriker i USA. Därmed riskerar företaget även att hamna i kläm när USA och EU fortsätter bråka om bilhandeln. Också i det fallet hotar nya tullar.

”En tsunami”

Sedan 2017 har Model 3 fram till nu bara levererats i Nordamerika. Trots det blev den världens mest sålda elbil förra året. I hemmadelstaten Kalifornien är Model 3 den för tillfället mest populära bilen alla kategorier, enligt statistik för andra halvåret 2018 publicerad av branschsajten Clean Technica.

De första leveranserna i Kina skedde enligt Teslas besked i fredags. Enligt medieuppgifter är intresset där mycket stort, med vad som kallas "en tsunami" av beställningar. Det är dock oklart hur det blir med dessa om tullarna chockhöjs.

Över en halv miljon

I Europa har mottagandet av det som kallats Teslas första modell för vanliga plånböcker varit något svalare, sedan det framkommit att de billigare varianterna av Model 3 dröjer. Med tiden ska det komma en version med startpris i USA på 35 000 dollar (325 000 kronor), men för tillfället kostar Model 3 i Europa motsvarande över en halv miljon kronor, även på subventionerade marknader som Norge och Danmark.

De första kunderna i länder som Nederländerna och Norge har dock fått sina Model 3. Enligt vittnesmål på sociala medier har även de första kundexemplaren av bilen anlänt till Sverige, och eventuellt kan de komma ut på gatorna under den kommande veckan.

RECHARGE

4. 24 timmar med Tesla Model 3: Här är mina fem plus och två jobbiga minus

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-02-25, 11:53, uppdaterad 2019-02-25, 16:53

Få bilar har varit så omtalade och i vissa fall så emotsedda de senaste åren som Tesla Model 3. Teslas "folkelbil" som ännu så länge inte är speciellt folklig i det avseendet att den betingar en ganska saftig prislapp för att vara en bil i mellanklassen.



Tesla Supercharger vid Fullerömotet, strax norr om Uppsala – Torsdag 10:58.

När jag fått veta att jag skulle få 24 timmar med en Tesla Model 3, hade jag det hela tiden i bakhuvudet – kan den leva upp till det priset? Den frågan och den lite mer övergripande "hur är den att leva med till vardags?" tänkte jag att jag skulle bena ut.

Första intrycket – krångligt handtag och svinbra touchskärm

Tesla Servicecenter, Uppland Väsby – Onsdag 12:49. Det första jag gjorde när jag lyckats hoppa in i bilen första gången. Jag säger lyckats eftersom mekanismen där man måste trycka ut handtagen känns lite överflödigt, tycker jag. Ett vanligt handtag hade funkat utmärkt. Det tyckte även min flickvän, som uttryckte det krasst:

"Varför? Fan vad onödigt."

Men när jag väl tagit mig in i bilen började jag bekanta mig med den skärm som skjuter ut från instrumentpanelen och från vilken praktiskt taget alla bilens funktioner styrs.

Det visar sig vara ganska enkelt. Layouten är tydlig och det är lätt att leta sig fram till det man söker, samtidigt som responsen i skärmen är så snabb att jag har svårt att förstå hur inte alla touchskärmar som huserar i bilar kan vara så här bra. Stort plus till Tesla!

Men. Allt detta sker ju när bilen står stilla och jag kan ägna hela min uppmärksamhet till skärmen. Lite bökigare blir det när man kör. Det går inte att komma ifrån att skärmen stjäl lite väl mycket uppmärksamhet. Jag har dessutom lite svårt att vänja mig med att behöva flytta blicken i sidled för att se vilken hastighet jag håller.



Model 3 är kännbart mindre och lättare än Model S. Batteripaketet ligger längst ner och det trollar bort mycket av den känsla som tyngden borde förmedla. Patrik Lundin är mycket nöjd med grepp och väghållning, trots friktionsdäckens lite "slappa" känsla.

Otrafikerad väg, Stockholmsområdet – Onsdag 20:39. Och den bör man hålla koll på, för det går att köra fort. Herrejösses. Det är otroligt enkelt att bli förtrollad av den kollosala och lättillgängliga prestanda som Model 3 Performance kan ge. Jag har visserligen inte kört lika många högprestandamaskiner som mina mer ärrade kollegor, men accelerationen i Model 3 Performance är det grönjävligaste jag upplevt. Efter den första "launchen" kändes det som att mjälten och okbenet bytt plats – så extremt är det.

Placerar du bilen i "Track Mode" och tar i lite grann på slingriga vägar är det även där riktigt roligt. Bilen döljer sin vikt oerhört väl och har ett grepp som är förvånansvärt bra trots att den rullar på friktionsdäck.

Autopilot: Funkar perfekt – men jag styr hellre själv

E4:an strax söder om Knivsta – Torsdag 08:12. Bilen jag körde var utrustad med Autopilot och jag var såklart tvungen att prova. Systemet imponerar faktiskt på mig och jag känner mig aldrig osäker eller otrygg. Men varje gång jag aktiverar Autopilot så tar det inte lång stund innan jag avaktiverar det och tar över kontrollen igen, helt enkelt för att jag gillar att styra själv. Men systemet funkar helt perfekt om man måste ta av sig jackan lite fort.

En sak som jag betraktade som nödvändig var att låta personer som inte är bilintresserade få uttala sig om bilen. Deras input kan vara minst lika värdefullt som någon initierads. Precis som jag var inne på inledningsvis så kom min flickvän inte överens med handtagen. Det var hon inte ensam om. I stort sett alla som klev in i bilen hade något att säga om handtagen.

Men samtliga gillar den stilrena inredningen och faktiskt framför allt panoramaglastaket. Det ger en luftighet till kupén, i synnerhet i baksätet. Baksätet lämnar annars lite att önska. Det ganska höga golvet gör att man sitter i en ganska hopvikt position vilket nog kan vara tröttsamt vid längre resor. Att det inte finns någon kardantunnel gör dock att det inte är några problem att få plats med fötterna, så där får Model 3 lite upprättelse.



CCS-laddning matar på i upp till 120 kW. Jag fick som mest 118 kW.

Många vrider på huvudet – inget för den ljusskygge

Fullerömotet strax norr om Uppsala – Torsdag 11:22. Kör man en Model 3 i dessa dagar får man vänja sig vid att folk vänder sig om och tittar och medtrafikanter kör upp bredvid och synar bilen (men det lär avta i takt med att vi får se fler Model 3 på vägarna, och nyhetensbehag klingat av). Speciellt vid Teslas Superchargers är det extra stort intresse, och många kommer fram och är nyfikna.

De allra flesta kommenterar på bilens utseende och det i positiva ordalag. Proportionerna och "ett hjul i varje hörn"-looken är något som påpekas från flera håll. Det som verkar skava är fronten, och en vän till mig konstaterar att den ser ut som en groda framifrån. Jag är beredd att hålla med.

Jag står och surrar laddeffekt med en Teslaägare som kört Model S i sex år, när han plötsligt säger:

"Den är betydligt snyggare i verkligheten. Jag måste ta en bild och skicka till min brorsa som precis har avbeställt sin."

Var det då ett bra beslut av Model S-ägarens bror att avbeställa sin Model 3? Både ja och nej. Ett bra beslut i det avseendet att de går att få mer för pengarna i form av kvalitetskänsla och komfort. Men kan man bortse från att karosspassningen inte har millimeterprecision eller att vissa ytor i kupén känns lite väl plastiga – då är Model 3 en bil jag inte skulle avråda någon från att köpa.

Några plus och minus

Plus: Mekanismen för att ta sig in i bilen var som sagt lite bökig. Men för att öppna har Tesla kommit med en otroligt smidig lösning. Det blir en väldigt naturlig rörelse att ta tag i handtaget med handen, trycka på knappen med tummen samtidigt som du skjuter på dörren med armbågen – hur smidigt som helst.

Plus: Riktigt snabb laddning.

Plus: Drivlina, fyrhjulsdrift och acceleration. Fantastisk "bang for the buck" eller prestanda för peng.

Plus: Sätt gasresponsen i "Chill" och styrningen i "Comfort" så blir Model 3 väldigt behaglig att köra om man bara vill ta det lite piano.
Plus: Bilens skärm. Snabb, tydlig, lättförståelig och helt enkelt tvärbra. Som sagt helt otroligt att alla biltillverkare inte lyckas med detta.
Minus: Lite billig känsla på en del material i mittkonsolen.
Minus: Jag tycker nog att det borde finnas eldrift för baklucka och frunk (frontlucka) på en bil i denna prisklass.



Ett dygn med Tesla Model 3 gav Patrik många positiva upplevelser, men också några irriterande minustecken.



[Prov: Tesla Model 3 Performance – vi är "elnöjda", speciellt på vintern]



[Tesla Model 3 Performance: Hur långt kommer den på svenska vintervägar?]



Patrik Lundin

NyTeknik

5. Testet avslöjar: Tesla knockar konkurrenterna

Felix Björklund 2019-02-25 07:01

Räckvidd har länge varit rubrikordet när det gäller elbilar. Men vad som står på pappret och verkligheten är två skilda saker. Nu har ett första jämförelsetest mellan Tesla, Audi och Jaguar genomförts – och det är stora skillnader mellan modellernas energiförbrukning.



En bild från sverigepremiären av Tesla Model 3.

Under många år har vi väntat på att någon ska utmana Tesla i elbilssegmentet. Och i fjol kom så till slut de första riktiga rivalerna. Jaguar I-pace följt av Audi E-tron. Nu är bilarna ute och äntligen får vi se en riktig jämförelse mellan dem och Tesla Model X.

Bakom testat står företaget Next Move, en biluthyrare specialiserad på elbilar.

Modellerna som användes var en Tesla Model X 90D (90 kWh), en Jaguar I-Pace (90 kWh) samt en förseriebil som Audi försåg Next Move med för testet (95 kWh).

Själva testet bestod av en färd från München till Landshut och samma väg tillbaka med målet att möta förbrukningen. Sträckan var på 87 km, maxhastigheten var 130 km/h och genomsnittshastigheten var på 120 km/h.

Så vad blev då resultatet? Jaguaren hade en förbrukning på 31,3 kWh/100 km och Audi fick 30,5 kWh/100km. Ganska snarlikt. Men i Teslan var det enorm skillnad. Här stannade förbrukningen på 24,8 kWh/100 km – eller hela 26 procent bättre än den brittiska utmanaren.

Omvandlat till räckvidd skulle det innebär att I-Pace klarar av 272 km under de givna förhållandena. Audi E-tron skulle mäkta med 274 km och Teslan 339 km.

Testets resultat inte förvånande

Testet är intressant, men egentligen inte särskilt förvånande. Av de tre bilarna följer resultatet respektive bils dragkoefficent-värde. Teslan har lägst och Jaggan har högst (0,25;0,27;0;29 cd) – och inverkan det har på förbrukningen blir bara större ju snabbare man kör.

I de mer nyanserade körcyklarna blir relationen mindre – men det är fortfarande svårt att jämföra det med verklig körning. Det blir inte heller lättare av att Audi och Jaguar redovisar enligt WLTP – och att Tesla inte gör det. Dessutom har Model X 90D ersatts av 100D med större kapacitet.

RECHARGE

6. Bakläxa för de applösa elbilarna: "Det är under all kritik"

Publicerad 2019-02-25, 19:17



Tänk dig att du en gång för alla gör slut med förbränningsmotorn och tar steget över till "el-sidan", med allt vad det innebär. Nästan ljudlös och lokalt utsläppsfri körning. Inget mer trasslande med slaskiga pumpar på macken. Den direkta responsen från elmotorn.

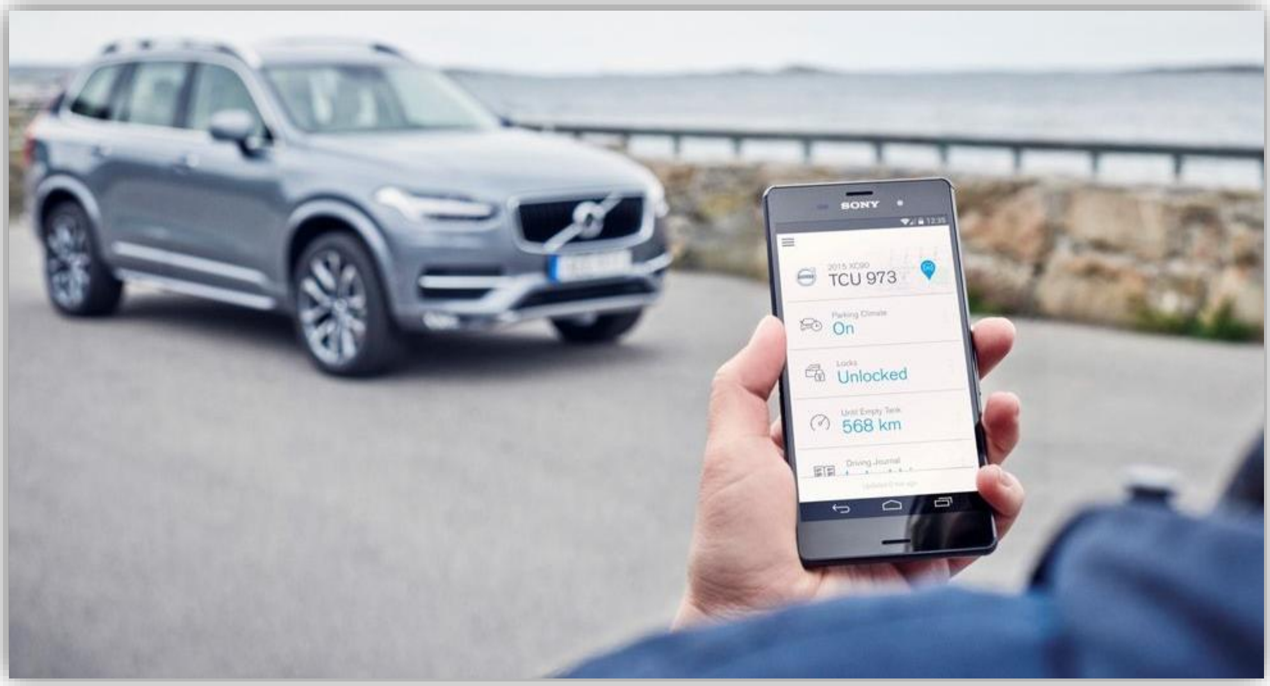


Då, när du sitter där i din framtidsbil, är det ju inte så konstigt att också kräva att bilen ska vara uppkopplad. Det är ju det alla biltillverkare snackar om – och tekniken att kunna styra vissa av bilens funktioner med en app är ju väl utbrett även bland förbränningsbilar. Där var till exempel Volvo tidigt ute med sitt On Call-system.

Men så verkar inte alla biltillverkare resonera. Hyundai och Kia är så ivriga att få ut sina nya elbilar att appen helt glömdes bort (eller prioriterades bort, är min gissning).

Det är faktiskt under all kritik att lansera en helt nyutvecklad elbil år 2019 och sedan inte erbjuda någon app till den.

Vår chefredaktör Alrik Söderlind har alltid ett leende på läpparna när han går iväg till sin BMW i3 för att åka hem – då har han fjärrstyrt bilens värmare så bilen är uppvärmd och klar när han kommer ut.



För att inte tala om alla andra elbilsägare som kan hålla koll på och schemalägga laddningen eller kolla batterinivån på distans.

För min del är det faktiskt en dealbreaker om elbilen inte har någon tillhörande app. Det känns så konstigt felprioriterat att man undrar hur cheferna tänkt.

För att inte tala om "fossilbilistens" elaka leende när hen kan styra sin bil med en app, när jag själv inte kan styra min tysta och klimatsmarta framtidsbil på samma sätt.

Gör om, gör rätt!



[Mercedes kommer håva in tjänstebilister som överger Volvo]()



[Därför är trådlös laddning mycket viktigare än de flesta tror för elbilsomställningen]()

7. TV: Här är de hetaste nyheterna i bilvärlden

Publicerad 25 feb 2019 10:35

Av Jan-Erik Berggren

Nyheter från Allt om bilar



Volvo uppdaterar sin suv XC90 med ny design och Volvo lanserar senare i år också flera hybrider och laddhybrider i en stor eloffensiv.

Men Kia hinner före. Vi har kört den senaste laddhybriden från Korea.

Och så har Daniel Helldén fått kritik igen – den här gången från sina motståndare i stadshuset.

Allt det här och lite till ser du i veckans tv-nyheter från Allt om Bilar.

FILM: *www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/har-ar-de-hetaste-nyheterna-i-bilvarlden/*



Jan-Erik Berggren

8. Hej då Mercedes SLC – här är Final Edition

Peter Klemensberger 25 februari 2019

Hej då, Mercedes SLC. Roadstermodellen började livet som gul SLK och slutar resan i samma kulör. Här är Final Edition – som även finns i andra kulörer och du ryggar tillbaka.



FILM*: *https://youtu.be/Pfx4lFbkRWQ

Mercedes SLC började livet som SLK 1996 och den gula lanseringsfärgen var för märket ett nytt och djärvt grepp. Sedan 2016 heter modellen SLC (läs vår provkörning här) för att knyta av till C-klass och fick i samma veva ett utseende som förde den tidigare lite fristående modellen närmare modellpaletten.

Nu är sagan SLK/SLC tid ända. Sedan den 22 februari är orderböckerna öppna för SLC Final Edition och bilarna rullar in i bilhallarna i mars med ett från märket väldigt precist rekommenderat pris på från 41 536,95 euro det vill säga 438 829,015 kronor.

Final Edition kommer i AMG Line-utförande vilket bland annat innebär 10 millimeter lägre markfrigång, uppdaterade bromsar och maffigare stötfångare och femekrade 18-tumsfälgar.

LÄS MER: Mercedes SLK, från koncept till bil

Invändigt hittar vi nappaklädda sportstolar i färgkombon svart/silver och detaljer i kolfibermönster samt naturligtvis unika broderade logotyper på nackskydden. Emblem på karossen visar även de at det är Final Edition det handlar om.

Modellen kan fås i versionerna SLC 180, SLC 200, SLC 300 och AMG SLC 43, alltså med ett effektuttag på 156, 184, 245 och 390 hästkrafter.

Gillar du inte den gula kulören på bilderna här finns andra att välja på som vitt, svart, grått och silver. Tänk dig för, färgvalet avgör även om detaljer på bilen är utförda i svart eller krom.

SLK/SLC har sålts i över 710 000 exemplar sedan start och ursprungsmodellen, med internkod R 170, var en av pionjärerna när det kommer till moderna plåtcabrioleter.

Dagens SLC är den tredje generationen i serien. I klippen nedan kan du se utvecklingen av generation två, R 172.



Väljer du gul bil så kommer detaljerna på karossen i svart.



Läder och kolfiber – och unika emblem på stolarna såklart.



GALLERI
Mercedes SLC Final Edition
16 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Seat Minimó – spansk lösning för storstaden

Peter Klemensberger

25 februari 2019

Urban miljö kräver urbana fordon. Här är Seats koncept Minimó. Eldriven, uppkopplad, delbar och fullt jämförbar med andra Seat-modeller måttmässigt. På vissa punkter vill säga.



Urban mobiltet ligger i tiden och en av de bilmärken som experimenterar inom området är Seat. I slutet av förra året lanserade man eXS – en eldriven sparkstötting. Nu visas konceptet Minimó – även det en fordonstyp vi har sett tidigare i form av Renault Twizy men Seat tar det hela ett steg till.

Minimó är ett eldrivet fordon, byggd för delningstjänster och som ska plocka de bästa bitarna från bilen och motorcykeln. Säkerheten och komfort från bilen och smidigheten från tvåhjulingen, enligt Seat. Fordonet har ett batteribytarsystem vilket ska göra handhavandet smidigare då man slipper laddtider. Räckvidden är tio mil.

Minimó mäter 2,5 meter i längd, 1,24 i bredd och rymmer två åkande. Den står på 17-tumshjul och sittpositionens ska vara suvlik. Karossen är heltäckande och dörrarna är av saxtyp, den på passagerarsidan är dock större. Utrymmet ska vara bättre än vad man tror. Avståndet mellan höfterna på fram- och baksätesåkarna är identiskt med det hos modellen Mii och avståndet till dörrarna är för de åkande mer generösa än hos B-segmentaren Ibiza.

Digital förarmiljö, röststyrning och mobiltelefonkoppling ligger i tiden men plattformen är även förberedd för autonom körning på nivå fyra. I och med ska fordonet komma till användaren och inte tvärtom.







Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Från koncept till bil: Toyota GT 86

Peter Klemensberger 24 februari 2019

Tillbaka till rötterna. Framtidsvisionen blev en sportbil av högst klassiskt snitt.



Toyota upplevs inte direkt som den gasglades märke trots att man har tävlat i såväl F1, Nascar och Indycar så väl som i rally och i olika sportvagnsserier. Förmodligen var det därför man 2007 skapade konceptet FT-HS (bilden ovan), en bil som kopplade samman Toyotas fartiga historia med märkets ledande roll som hybridtillverkare.

”Future Toyota Hybrid Sport” var bakhjulsdriven, hade en V6-motor på 3,5 liter och gav totalt 400 hästkrafter. Den moderne sportbilsåkaren är ansvarsfull och bryr sig om både miljö och säkerhet, hävdade Toyotas kalifornienbaserade designavdelning som skapat konceptet.

Någon produktion var det inte tal om även om Toyota suktade efter att bygga en prisvärd sportbil, lite i samma anda som deras Supramodeller från 1980-talet. Projektet tog en ny riktning året efter när Toyota köpte in sig i Fuji Heavy Industries, ägare till bland annat Subaru. Trots att de hade ett sportigt rykte, tack vare rallyjärnet Impreza, valde Subaru att passa på Toyotas nya projekt då den ”bara” var bakhjulsdriven. Fyrhjulsdrift och boxermotorer är ju Subarus signum. Men när man ett halvår senare fick köra en prototyp ändrade man sig.

Under Tokyosalongen 2009 visades konceptet FT-86 upp där Toyotas Europadivision finslipat det tidigare konceptet. Yxighet och onödiga veck hade filats bort och inredningen passade nu andra än Batman. Under skalet hade Subaru bidragit med bland annat boxermotor och växellåda men fastän bilen verkade produktionsklar dröjde det över två år och sex (!) ytterligare koncept/showbilar innan så skedde.



Läderlappen val. Konceptet FT-HS invändigt.

LÄS MER: Från koncept till bil

När både Toyota GT 86, som namnet blev, och dess Subarutvilling BRZ kördes i Teknikens Världs Bankalas 2012 hamnade de på plats sex och tio. Toyotan klarade med sin mjukare fjädring bättre av att få ner de i sammanhanget ynka 200 hästarna i backen och tampades i finalen mot bilar som McLaren MP4-12C och Mercedes SLS AMG Roadster.

Namnet då? GT hänvisar till Toyotas legendariska 60-talsmodell 2000GT och 86 till interkoden AE86 – en Corolla från 1980-talet som gillas av driftare. Det där med miljö och samvete verkade inte vara så viktigt längre.



FT-86, ett av all koncept längs vägen till produktion.



Här ses Subaru BRZ, tvillingbilen till Toyota GT 86.

Historik
2007 Konceptet FT-HS visas i Detroit.
2008 Toyota köper in sig i Subaru.
2009 Konceptet FT-86 visas i Tokyo.
2010 Ett till koncept: Toyota FT-86 G Sports Concept.
2011 Ytterligare fem koncept visas upp. Produktionen startar.

Peter Klemensberger

SVENSKA DAGBLADET

11. ”Bärplockaren” – angloamerikansk formgivning i absolut världsklass

Carl Legelius fredag 22 februari 2019

Moderna former och modern teknik – Anglia var genomtänkt och genomdesignad. I år är det 60 år sedan Ford Anglia satte en skarp kant på tillvaron.



Ford Anglia kom 1959 och väkte uppmärksamhet med sin speciella design



FILM: https://youtu.be/MW58y-2zO3w

När ryssarna skickade upp sina rymdhundar gick det inte längre att sälja bilar med sura sidventilsmotorer och 1930-talschassin. Ford gick från kolstybbsslö till atomkäck över en natt och tittade inte i backspegeln. Tog man i för hårt? Verkligen inte. Det här är angloamerikansk formgivning i världsklass – som inte gav folkhumorn en lugn stund.

Det var amerikanske Elwood Engel som höll i ritstiftet. Han hade just lagt sista handen på Lincoln Continental när han under sent femtiotal blev utlånad till engelska Ford. Han var måttligt imponerad av de engelska 1930-talskonstruktionerna och sparade inte på krutet. Huvudtemat är trianglar och de går igen i hela designen. Till och med pedalerna har sina egna trianglar.

Snedrutan väntar tillsammans med atomspisen och radiumbadkaret fortfarande på sitt fulla erkännande men visst ger den bilen karaktär!? Anglia byggdes för att användas och bruksvärdet är fortfarande skyhögt. Utryckningar till Rivieran är fullt genomför bara – de tar bara lite längre tid. Utöver föraren finns sittplats för fyra och man blir mycket goda vänner i baksätet. Behaglig marschfart ligger någonstans runt 80 km/h. Då hamnar inte bränsleförbrukningen långt över halvlitern heller. Motorn tål långa pass på höga varv och förarens öron havererar långt innan motorn.

Den inåtlutande bakrutan hade en praktisk funktion – konstruktionen gav skugga åt bak sätespassagerarna som slapp solbrända nackar. I Sverige fick modellen snabbt smeknamnet ”Bärplockaren” och vissa kretsar kallades Anglia också ”Ledig lördag”. I dag förknippas Ford Anglia – som i höst fyller 60 år – av många med Harry Potter där en flygande version räddar Harry och Ron från att komma försent till Hogwarts.



Klassiker

12. Volvo Museum visar specialutställning om 240

Publicerad 2019-02-25 8:00

Text Fredrik Nyblad

REPORTAGE

Volvos mest tillverkade modell föräras en specialutställning. I maj invigs Volvo Museums utställning om 240-modellen.



Efter Duett kommer 240! Det senaste året har Volvo Museum i Göteborg visat Duetter i samhällets tjänst i en specialutställning. I maj öppnar en ny utställning med 240 som tema. Ur museets egen samling tas bland annat en mörkblå 244 som har chassinummer ett och även den sist tillverkade 240 sedanen.



Närmast i bild syns Volvo 244 med chassinummer ett.



Pehr G Gyllenhammars Volvo 240 Turbo.



En annan bil ur museets samling är dåvarande vd:n Pehr G Gyllenhammars 240 Turbo. Den är från 1980 – året innan turbomodellen kom och har också den speciella röda färg som PG föredrog.



Eftersom Gyllenhammars 240 Turbo är av 1980 års modell
har turbotrycksmätaren en speciell placering mitt på instrumentpanelen.



Från Polismuseet lånar man in en 245 som gått som hundbil i Kristinehamns polisdistrikt. Även en norsk polisbil är tänkt att visas upp.

Volvo Museum har faktiskt ingen 242 GT i samlingen. Men man kommer att låna Mats Westermans exemplar – en bil som bara har 1 900 mil på mätaren. I Klassiker nr 3/2019 kan du läsa om Mats Westermans bil och modellen 242 GT.



Museet arbetar på att ordna fram flera andra spännande exemplar som man ännu inte kan berätta om. Men det avslöjas förstås när utställningen öppnar i maj. Sannolikt kommer specialutställningen att finnas kvar i ett år.

Film: ***https://youtu.be/8xBcoWokXOo***

13. Provkörning av Volvo 245 Turbo

Hans Hedberg 24 februari 2019

I en tid då sportbilar oftast var ouppnåeliga för vanligt folk introducerade fotriktiga Volvo sin folkbil 240-serien i en het Turbo-version. Framför allt kombimodellen 245 Turbo slog undan benen på alternativa konkurrenter. Alla andra häpnade över prestandaskåpet från Göteborg.



Ett nytt decennium var fött, 80-tal, disco-eran var redan inledd, yuppietrenden stod för dörren och Volvo gläntade på den sportiga lyxbilsvärlden på sitt vis. Volvo hade lyckats rejält med sin satsning på 240-serien i mitten av 1970-talet. Trots sina rötter i 140-seriengillade kunderna världen över säljsnacket om ”tillförlitlig, säker, tidlös”.

Men en ny modell stod för dörren, den moderna 700-serien skulle avlösa men tji fick planerarna i Torslanda. Det skulle nämligen dröja ända till försommaren 1993 innan 240-serien skulle ända.

1981 tog Volvo mod till sig och introducerade turbokonverteringen på 240. Svenska folket var redan bortskämda eftersom Saabteknikerna i Trollhättan hunnit före med att bulta fast turbo på både 99 och 900.

I Sverige lanserades endast fyrdörrars 244 Turbo men utomlands fanns även 245-kombin att köpa, till en början under modellnamnet GLT Turbo. Volvo 245 GLT fanns för övrigt under samma period med både fyrcylindrig B23-motor och V6 B28-motor, leveransmatriserna från Volvo Personvagnar under tidigt 1980-tal är minst sagt ett sammelsurium att studera. Just kombinationen kombi och turbo är på den svenska marknaden koncentrerad till modellåren -84 och -85, något som givetvis höjer exklusiviteten hos modellen.

I samband med Volvos årliga ÄT (Ändrings Tillfälle) på hösten 1983 för årsmodell -84 passade man på. Versionerna GLT, GLE och Turbo fick den högre grillen som tidigare endast funnits på 260-serien och på vissa utländska marknader. De sportiga GLT och Turbo var utseendemässigt snarlika med allt sitt mattsvarta listverk men märkeskännare spejade in turbomodellens unika femekrade Virgo-fälgar för att stilla sin nyfikenhet. De tydliga ”Turbo”-emblemen i grill och på bakluckan sorterade ut om den nyinflyttade grannen var mellanchef (GLT) eller rent av verkställande direktör (Turbo). Det satte liksom nivån på skvallret i kvarteret.



Ratt med mindre diameter skänker bättre körkänsla och var acceptabelt eftersom servostyrning var standard på 245 Turbo. Högtidsstund för Hedberg!

Vi lånar en vit 245 Turbo 1984 som ägs av Per-Åke Fröberg, till vardags chefar han passande nog över Volvo Cars klassikeravdelning ”Heritage”.

– Just 245 Turbo var drömbilen för många under 80-talet, den var spjutspetsen hos Volvo och har fortfarande fartresurser att matcha moderna bilar! berättar en stolt Fröberg. Även om almanackan säger vintertid och snön ligger fläckvis vit på marken tvekar inte Per-Åke att lämna över den tunna bilnyckeln med sin typiska topp i svart lakritsliknande hårdplast.

Alla som kört Volvo 240 känner igen ljudklangerna när nyckeln sätts i dörrlåset, när dörrhandtaget lyfts och gångjärnen öppnar. Något ihåligt, samtidigt solitt, som är genomgående för alla 240. Just Per-Åkes exemplar har rullat över 29 000 mil och är delvis renoverad, men känns max fem-tio år gammal. Hos en fräsch och väl omhändertagen Volvo 240 sitter nämligen allting fast även om den rullat långt.

– Att finna en svensksåld 245 Turbo är svårt, de fick ofta slita hårt som nya och som begagnad i fel händer har många Turbo gått till skroten, fortsätter Fröberg. Nu när 240-serien nått samlarstatus är det många som liksom jag åtrår ”värstingen” Turbo-versionen.

”Just kombinationen kombi och turbo är… något som givetvis höjer exklusiviteten hos modellen.”

Vad det vita värdeskåpet på garageutfarten kostade Per-Åke låter vi vara hemligt men 245 Turbo börjar stiga rejält på hobbybilsmarkader både i Europa och i USA. Räkna med 100-150 000 kronor och uppåt för fina exemplar. Hjärtat hos 245 Turbo heter B21ET med sitt ”röda” klassiska motorblock i gjutjärn och lättmetalltopp. Borrning och slaglängd var samma som hos enklaste DL-versionen, men där förgasarvarianten B21A gav 106 hästkrafter frustade turbomotorn med sin insprutning ur sig hela 155 hk vid 5 500 r/min. Vridmoment 240 newtonmeter vid 3 750 r/ min var björnstarkt på sin tid.

Ägaren



Per-Åke Fröberg lever som han lär. Till vardags basar han över Volvo Cars historiska avdelning Heritage. Känslorna för 245 Turbo är starka och köpjakten tog sin tid.

I Sverige kopplades turbotekniken endast ihop med manuell växellåda M46 med fyra växlar plus elektrisk överväxel. En titt under den plåtiga näbbhuven avslöjar att tidigare ägare låtit montera laddluftkylare ”Volvo Original Intercooler” med sitt extra kylarpaket bultat bakom ordinarie kylare plus fler anslutningar. Effektökningen angavs av Volvo till +15 hästkrafter och sålldes egentligen mest till tävlingskonverteringar.

Trycket hos drivlinan är påtagligt, särskilt vid fullgasaccelerationer. Den tidstypiska turbofördröjningen hjälper till vid körning på halt underlag. Den förrädiska fläckvisa svartisen motas enkelt bort genom att medvetet köra 245 Turbo på lågvarv. Innan turbomätaren rinner över i gulmarkeringen är den vita blixten följsam, även i slipprigt väglag. Trygg och tung förmedlar den körkänslorna ofiltrerat genom ratt, växelspak och pedaler. Vem var det som sa att 240 var en traktor? Jämfört med en modern bil är urikonen från Hisingen en väloljad upplevelse, framför allt om du glömt bort hur det var att köra bilar förr. Samtidigt fungerar 240-serien som en hyfsat rymlig, komfortabel och billig rajd även i nutid.

Låter den illorangea mätarvisaren på den läskburksstora turboklockan vandra över in gulmarkerat fält och rusa vidare in i toppvarvsrödmarkeringen. Swooosch! B21ET-motorn visar musklerna och slungar iväg mig och min last snabbare än jag någonsin upplevt i en Volvo 245 och jag önskar mig sommarnatt, kompassriktning söderut, Autobahn och ett fulladdat bensinkort. Snacka om expressvagn ämnad för kontinetalkryssningar!

LÄS MER: Volvo 245 Transfer

De allra flesta 245 Turbo beställdes ofta ordentligt extrautrustade men Per-Åkes exemplar är välkommet befriat från attiraljer som elfönsterhissar, elstyrda sidobackspeglar och snobbig skinnklädsel med knappstoppning. Chosefri är ordet som dyker upp i ordbanken när det rattas på vägarna söder om Göteborg. Det som märks mest är de dubbla Volvo Original Tweeter-diskanthögtalarna uppe vid A-stolparna, ljudet är pikant och lokalradion varnar för snösvängen.

Vi tar en paus ”hemma hos” en i dagarna nyligen bortgången stor 245-förespråkare. Ingvar Kamprad körde länge Volvo 245, hans sista var givetvis av sista årsmodellen 1993. Magkänslan säger oss att någon dyrbar Turbo knappast parkerades utanför Kamprads residens. Men Ikea-huset i Kållered som invigdes redan 1972 är i vart fall en kopia av det allra första möbelvaruhuset i Älmhult.



Volvo 245 Turbo blev stilbildande för Volvo. Modellen fanns enbart åren 1984-85, senare tog nykomlingen 745 Turbo över lastlustan.

För sin tid var Volvo 245 Turbo ofta något oöverkomligt och kanske väl skrytsam för jantelags-Sverige. Som en verklig ulv i fårakläder eller hellre en racerförare i blåställ som revolutionerade värstingmodellen på den svenska bilmarknaden i mitten av det rusande 1980-talet samtidigt som den visade Volvo som ett kommande lyxbilsmärke. Endast två år fick 245 Turbo lov att flyga i Sverige, men vi lovar att de få återstående exemplaren kommer att höjas till skyarna för fler än enbart redan förlorade Volvo-fans.

Volvo 245 Turbo 1984

Pris Ursprungligt pris (1984): Ca 95 000 kronor. Uppskattat pris (2018): Brukskick med mellan 15-20 000 mil på mätaren runt 90-120 000 kr. Riktigt fina lågmilare från 150 000 kr.

Motor

Bensin. 4-cylindrig längsmonterad radmotor med överliggande kamaxel,2 ventiler per cylinder. Insprutning, turbo. Cylindervolym 2 127 cm3. Max effekt 155 hk vid 5 500 r/min, max vridmoment 240 Nm vid 3 750 r/min.

Kraftöverföring

Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad manuell låda med elektrisk överväxel.

Hjul

Fälg 6 tum, däck 195/60 R15.

Mått/vikt (cm/kg)

Axelavstånd 265, längd 490, bredd 172, höjd 146, spårvidd f/b 143/136. Tjänstevikt 1 460, maxlast 390. Tank 60 liter.

Fartresurser

Acceleration 0–100 km/h ca 9 s. Toppfart 195 km/h.

Bränsleförbrukning

Blandad körning ca 1,16 l/mil.



*245:ans rakryggade bakdel sliter fortfarande ont i Sverige,
men bilarna fasas ut i rask takt. Turbomodellen har dock redan fått sin klassikerstatus.*

Standardutrustning
Servostyrning
Lättmetallfälgar
Varvräknare
Mattsvart karossdekor
Sportchassi
Växeldamask i läder
Säten i trikåplyschklädsel

Tillval från fabrik
Elmanövrerade yttre backspeglar
Luftkonditionering
Elektriska fönsterhissar
Centrallås
Metalliclack
Färganpassad instrumentbräda
Säten i plysch- eller läderklädsel



Instrumentbrädan fick ny design i samband med faceliften 1981. Det klossiga utseendet behölls ända till 240-seriens nedläggning 1993.



Provexemplaret saknar den lyxigare ribbade plyschklädsel som Turbomodellen ofta utrustades med. Stolskomforten är fortfarande i världsklass 2018!

GALLERI
Volvo 240/260 1974-1993
47 bilder



"En bil som heter Ingvar" platsar som titel på en eventuell kommande film om Volvo 245. Än har dock inte sista Ikea-lasset körts med 245 Turbo.

14. Grattis Talbot Matra Murena!

Text Carl Legelius, publicerad 28 februari 2009

I dag när Maria har namnsdag passar vi på att hylla Murena!



I en sportbil med tre säten fördubblas raggningspotentialen!

Talbot Matra Murena ersatte 1980 Matra-Simca Bagheera och byggde till stor del även på den. Liksom sin föregångare hade den *glasfiberkaross* och en space frame i stål men nu var den *galvaniserad*. Motorn var monterad mellan sittbrunnen och bakaxeln och var antingen på 1,6 liter eller 2,2 liter och hade som mest **142 hk**. Den snygga karossen var formgiven av den grekiske industridesignern *Antonis Volanis*som även ritat föregångaren. Murena byggdes i Matrafabriken i Romorantin fram till 1983 i knappt 11.000 exemplar. I Sverige såldes denna läckerbit aldrig men ett fåtalexemplar har hittat hit via privatimport.



Som en Fiat Multipla fast snygg, sportig och utan baksäte
och knappstoppning används alldeles för lite i bilinredningar nuförtiden.

SLUT